

「東京都臨海部地域公共交通計画（案）」に関する意見募集の結果

東京都は、令和2年12月24日（金曜日）に「東京都臨海部地域公共交通計画（案）」を公表し、ホームページの掲載等を通じて、都民や企業等の皆様から幅広いご意見を募集しました。貴重なご意見を多数いただき、誠にありがとうございました。

ここでは、お寄せ頂いた意見の概要と、ご意見への対応方針を紹介させていただきます。

■意見募集の期間と件数

- 募集期間 令和2年12月24日（金曜日）から令和3年1月23日（土曜日）まで
- 意見数総数 22通 51件

1 BRTのネットワークの拡充

意見の概要	回答
BRTのルート、方面が限られて、行きたい場所に行けない。	BRTは地域の交通需要の増加に速やかに対応し地域の発展を支える公共交通機関として導入したものです。 現在事業計画に記載のないルートについては、BRTの運行状況や走行環境への影響を見ながら、今後の検討事項として承ります。
東京BRTを新木場（若洲）、葛西臨海水族園や鉄道駅の空白の南葛西エリアへ向かう路線や、江戸川区の南北を結ぶ移動手段、県境を越えるがTDLへとつなぐルートも期待したい。	
東雲もBRTの対象地域にして欲しい。	
BRTに有明ガーデンまで来てもらいたい。	
BRTの定時性をあげてほしい（専用レーンや信号制御の早期導入を望む）。	本格運行時には公共交通優先システムの導入や運賃収受の工夫による停車時間の短縮などを図り、速達性・定時性を確保した運行を行えるよう、関係機関と調整を図ることとしています。
BRTは電車と比べると本数が少なすぎ、交通手段の選択肢としての検討対象から外れてしまう。	現在はプレ運行の段階で、新橋駅から勝どき間で平日ピーク時に6便/時程度、平日日中及び土休日は4便/時程度の運行ですが、本格運行時（選手村まちびらき後）には平日ピーク時20便/時程度、平日日中及び土休日は12便/時程度の運行を予定しており、利便性が向上する予定です。 また、交通状況や需要等を考慮しながら適切な運行頻度・便数を検討します。

2 地域全体のバス網の充実に向けた路線バスの拡充・再編

意見の概要	回答
東雲から辰巳方面行のバスを増やしてほしい。 有明ガーデンから東京駅までのアクセスを良くしてもらいたい。 東16のバスはあるが、早朝6時台、夕方18時以降のバスが少ない。深川車庫入りのバスは多く、有明までのバスが少ない。	ご意見として事業者にお伝えします。

3 交通結節機能の活用

意見の概要	回答
虎ノ門ヒルズ駅で、中目黒方面へは乗り換えやすいのに対し、北千住方面の改札との連絡がわかりづらい。	虎ノ門ヒルズ駅は、地下1階に改札を設置して令和2年6月に開業しましたが、令和5年には地下2階に改札を移設し、各方面への連絡がし易くなることや、隣接する再開発ビル内の駅広場とつながり、駅とまちが一体となった空間を通じて地上と地下をスムーズに行き来できることとなる旨、公表されています。
交通利便性の改善を目指すのであれば、交通弱者への配慮も合わせて検討し、バリアフリーな都市を目指してほしい。	都では、ユニバーサルデザインを基本理念とし、高齢者や障害者を含めたすべての人が、安全、安心、快適に暮らし、訪れることができるまちづくりを進めることを目的とする福祉のまちづくり条例を定めています。条例の中では建築物では移動等円滑化経路等の整備、道路では歩道の有効幅員の確保など、対象施設の区分に応じ、「整備基準」を定めており、施設所有者・管理者に対して、施設の新設や改修に際して基準への適合を求めています。
BRTとの接続を主目的とするコミュニティバス、フィーダーバスと同一または隣接の乗降場所を設ける取組を実施できないのか。	交通結節点ではBRT、路線バス、コミュニティバスや自転車シェアリング等の端末交通など、多様な公共交通の乗入れを推進するとともに、誰もが利用しやすいようユニバーサルデザインや多言語対応等の施設の整備を目指していくこととしております。 (P134)

<p>舟運料金の低価格の検討（期間限定でワンコインなど乗りやすいと思います）。</p>	<p>都が令和元年度に8日間実施した、らくらく舟旅通勤の社会実験に参加頂いた方のアンケート結果では、許容できる運賃については300円程度と500円程度を合わせて約9割を占めました。この実験を通じて実現に向けて様々な感触が得られたと考えており、こうした結果等を参考にしながら進めてまいります。</p>
<p>シェアサイクルポートを増設して欲しい（平日日中、ほぼ自転車がなくなっていることが多い）。</p>	<p>シェアサイクルポートの新設については、今後各区で取組みを進めてまいります。また、運営事業者のホームページによりますと、シェアサイクルについては、運営事業者が在庫状況を管理し、自転車の移動を随時行っておりますが、タイミングによっては空車になっていることもあるとのことでした。</p>

4 新たな街づくりへの新しいモビリティサービスの導入

意見の概要	回答
<p>自動運転技術を利用した循環型交通整備（有明地区の北側と南側の行き来がしやすいような循環交通を希望します）。</p>	<p>都は、自動運転等の社会実装に向け、交通事故の減少や渋滞の緩和等に資する先端技術の展開のあり方と具体の方策について、現在、有識者等から成る検討会を立ち上げ、検討をしています。道路の整備状況も勘案しながら、先端技術を有効に活用し、人や物がスムーズに移動できるとともに、安心してまち歩きが楽しめるような都市づくりに取り組んでまいります。</p>
<p>アプリでのバス情報の連携（アプリで現在のバスの位置を表示できるようにする等）。</p>	<p>ご意見として事業者にお伝えします。</p>
<p>乗換アプリにおいてBRTは路線バスではなく、路面電車・LRT等と同じ枠にする調整を進めることを提案する。</p>	<p>乗換アプリ内で経路探索をどのように行っているかは各ソフト開発者の判断であると考えております。</p>

5 その他

意見の概要	回答
<p>湾岸・都心間の交通手段だけだと、より広域に移動しようとしたときに乗り換えがたくさん発生してしまうし、広域から人を集めるという意味でも、鉄道の延伸を進めてほしい。</p>	<p>交通政策審議会答申第 198 号(平成 28 年 4 月)において、事業化に向けて検討などを進めるべきとされた 6 路線を中心に、国や地方自治体、鉄道事業者などと連携し、需要や採算性の検証、事業スキームの構築に向けた検討などを実施しています。引き続き、関係者との協議、調整を加速し、鉄道ネットワークの充実に向けて取り組んでいきます。</p>
<p>東雲住民は地下鉄の豊住線計画を歓迎していない。</p>	<p>地下鉄 8 号線の延伸は、東西線の混雑緩和はもとより、臨海地域のさらなる発展にも寄与する重要な路線であり、関係者との協議、調整をさらに加速していきます。</p> <p>なお、江東区の過年度調査によると、地下鉄 8 号線が延伸された場合の運行本数（ピーク時）は、豊洲～住吉間より豊洲～新木場間の方が多く、ほぼ現状どおりの設定であります。</p>
<p>東雲に駅を造ってほしい。</p>	<p>本計画は、臨海部における域内の公共交通網を構築するための公共交通マスタープランとして策定するものです。鉄道新駅については鉄道ネットワークの中で、個別に検討していくものと考えており、本計画において具体的に検討するものではありません。ご意見として伺います。</p>
<p>江東区の長年の課題にもなっている越中貨物線の LRT 計画を進めて、城東・千葉と繋げてほしい。</p>	<p>亀戸～新木場間の LRT 整備構想は、本計画の計画区域外における構想です。ご意見として伺います。</p>
<p>東京湾岸でのロープウェイの新設を提案する。</p>	<p>地域に必要な公共交通の導入に当たっては、土地利用、公共交通のニーズ等を勘案し、需要動向に合わせて検討を行うものです。ご意見として伺います。</p>
<p>月島運動場交差点への横断歩道設置について、ベビーカーや車イスの方々等、交通弱者への配慮を都から警視庁に要望をあげて優先順位をあげていただけるようお願いしたい。</p>	<p>本計画は、臨海部における公共交通網を構築するための公共交通マスタープランとして策定するものです。横断歩道の設置等については地域の歩行者ネットワークを考える中で具体的に検討するものと考えており、本計画において具体的に検討するものではありません。ご意見として伺います。</p>

<p>有明駅から有明ガーデンに至る歩行者導線の改善のため、同区間に高架の歩道を設置し、自動車道路との完全分離による安全性向上と道路キャパシティーの大幅向上をはかってほしい。</p>	<p>本計画は、臨海部における公共交通網を構築するための公共交通マスタープランとして策定するものです。デッキの設置等については地域の歩行者ネットワークを考える中で具体的に検討するものと考えており、本計画において具体的に検討するものではありません。ご意見として伺います。</p>
<p>東雲橋を整備してほしい（※通勤時間帯に歩行者と自転車が混雑しており、接触事故などが起こる可能性が高いと思われる。）。</p>	<p>東雲橋は、老朽化しているため架け替えに向けて調査・設計中です。歩道幅員については、架け替えに合わせて拡幅整備していく予定です。</p>
<p>イオン東雲の前の歩道橋の改修(利用する度に、かなり上下に揺れるのを感じる。安全上問題ないか点検をお願いしたい)。</p>	<p>本計画は、臨海部における公共交通網を構築するための公共交通マスタープランとして策定するもので、本計画において具体的に検討するものではありません。ご意見として、管理者にお伝えします。</p>
<p>東雲交差点という名称のバス停が複数あり、分かりづらい。</p>	<p>ご意見として事業者にお伝えします。</p>
<p>本計画では「シェアサイクル」、東京都自転車活用推進計画では「自転車シェアリング」となっている名称を統一した方が良いのではないかな。</p>	<p>引用の部分を除き「自転車シェアリング」に統一しました。</p>
<p>「豊洲スマートシティ」について、戦略政策情報推進本部が公募したモデルプロジェクトにも位置づけられていることを記載したほうが良いのではないかな。</p>	<p>追記しました。(P54)</p>
<p>台場、東雲の今後の人口の見込みを追記すべき。</p>	<p>本計画では特に今後も開発による需要が見込まれる地域の将来人口について整理を行っております。(P63)</p>
<p>辰巳桜橋が辰巳駅の徒歩 10 分エリア外となっており修正すべき。</p>	<p>修正しました。(P124)</p>
<p>東雲一丁目がアクセス性が低い場所と言及されていないのはなぜか。</p>	<p>追記修正しました。(P124)</p>
<p>東雲一丁目 道路距離 500m 圏は。</p>	<p>駅より道路距離 500m の区域に緑色のハッチをかけております。(P152)</p>